Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9213**

19. Wahlperiode 09.04.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrich Oehme, Dietmar Friedhoff, Markus Frohnmaier, Dr. Harald Weyel und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/8720 –

Deutsche Beteiligung an der südamerikanischen Transkontinentalbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Ausgehend von der Initiative Boliviens bzw. dessen Präsidenten Evo Morales wird das Infrastrukturprojekt einer ca. 4 000 km langen Bahnverbindung von Santos in Brasilien an der Atlantikküste bis nach Ilo in Peru an der Pazifikküste vorangetrieben. Das ambitionierte Projekt dient vor allem der weiteren ökonomischen Modernisierung Boliviens und beläuft sich auf ein prognostiziertes Investitionsvolumen für die gesamte Strecke von ca. 14 Mrd. US-Dollar und stellt damit das größte Infrastrukturprojekt in Lateinamerika dar (www.german-tech.org/Download/GAB-Bolivien-Peru-2019-Bahntechnik/BMWi-GAB-Bolivien-Peru-2019-Bahntechnik-Infosheet.pdf).

Dabei hat hinsichtlich der Auftragsvergabe ein Konsortium aus deutschen und schweizerischen Firmen die besten Chancen. Denn auch die Volksrepublik China hat Interesse am Bau einer Transkontinentalbahn in Lateinamerika, agierte bisweilen jedoch politisch unglücklich. Trotzdem ist die Auftragsvergabe unter anderem nach Deutschland noch nicht sicher, da eine entsprechende Machbarkeitsstudie bisher fehlt (www.welt.de/wirtschaft/article183739812/Trans-Amerika-Zug-Deutsche-beteiligen-sich-an-spektakulaerer-Bahnstrecke.html).

Gleichwohl unterstützt „die Bundesregierung […] das Projekt, indem sie mehrfach mit Vertretern des Wirtschaftsministeriums in Bolivien für die Kooperation mit den deutschen Unternehmen warb“ (www.welt.de/wirtschaft/article183739812/Trans-Amerika-Zug-Deutsche-beteiligen-sich-an-spektakulaerer-Bahnstrecke.html).Unter anderem unterzeichneten Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Boliviens Präsident Evo Morales eine Absichtserklärung zum Bau der Bahnlinie (www.handelsblatt.com/politik/international/tren-bioceanico-der-panama-kanal-des-21-jahrhunderts/19574770.html?ticket=ST-133707-eKfWau5vA1wgoYxsJsGS-ap6).

1. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der gegenwärtige Stand bei diesem Projekt im Allgemeinen und der Machbarkeitsstudie im Besonderen?

2. Falls diese Studie bereits abgeschlossen ist, wer hat die Kosten nach Kenntnis der Bundesregierung dafür getragen?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 8. April 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Falls diese Studie bereits abgeschlossen ist, wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung deren Wortlaut, bzw. wo kann diese eingesehen werden?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der südamerikanischen Transkontinentalbahn handelt es sich um Überlegungen für eine transkontinentale Eisenbahnverbindung („Bi-ozeanische Eisenbahn“) von der pazifischen zur atlantischen Küste Südamerikas. Das Projekt ist nach Kenntnis der Bundesregierung zum jetzigen Stand noch nicht konkretisiert. Eine Machbarkeitsstudie unter deutscher Beteiligung liegt nach Kenntnis der Bundesregierung nicht vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 62 des Abgeordneten Uwe Kekeritz auf Bundestagsdrucksache 19/415 verwiesen.

4. Falls diese Studie noch zu erstellen ist, wo bzw. bei welchen Akteuren liegt nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursache für den zeitlichen Verzug (bitte begründen)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Finanzierung einer solchen Studie über ODA-Mittel oder sonstige entwicklungsfördernde Leistungen aus dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) oder entwicklungsfördernde Leistungen aus anderen Ressorts prinzipiell möglich (bitte entsprechend aufschlüsseln und begründen)?

Eine Finanzierung kann auf Antrag geprüft werden. Ein solcher Antrag liegt der Bundesregierung nicht vor.

6. Gibt es außer der Machbarkeitsstudie, nach Kenntnis der Bundesregierung, noch weitere abzusehende potentielle Faktoren, die eine Beteiligung deutscher Firmen gefährden und einem aus deutscher Perspektive erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen im Weg stehen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

7. Ist das BMZ oder eine seiner Durchführungsorganisationen in irgendeiner Form in dieses Projekt eingebunden?

   a) Wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?

   b) Wenn nein, weshalb nicht (bitte begründen)?

Nein. Die Regierung Boliviens hat im Rahmen des entwicklungspolitischen Dialogs eine diesbezügliche Unterstützungsbitte weder an das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung noch an die entwicklungspolitischen Durchführungsorganisationen herangetragen.

8. Gibt es laufende oder geplante Projekte des BMZ oder anderer Ressorts, zum Beispiel im Bereich der Umwelt, die dem Ausbau der Bahnverbindung entgegenstehen?

Eine Beantwortung der Frage setzt eine weitere Konkretisierung des Projekts voraus. Dies ist bisher nicht gegeben.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

9. Wie lautet die bereits bestehende Absichtserklärung zwischen der bolivianischen und der deutschen Regierung im Wortlaut, bzw. wo kann diese eingesehen werden?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat 2017 mit dem bolivianischen Ministerium für öffentliche Arbeiten, Dienste und Wohnungswesen eine Absichtserklärung zum Erfahrungsaustausch für das Projekt abgeschlossen. Sie beinhaltet die Absicht, dazu beizutragen, eine fortlaufende Kooperation interessierter Unternehmen und öffentlicher Institutionen in Fragen der Planung, der Finanzierung, des Baus und des Betriebs zu etablieren.

10. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung das Projekt über das Werben in Bolivien und die Unterzeichnung der Absichtserklärung hinaus?

Die Bundesregierung unterstützt die am Projekt einer südamerikanischen Transkontinentalbahn interessierten deutschen Unternehmen mittels politischer Begleitung.

11. Wie ist die Kosten-Nutzen-Aufteilung nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen den am Bau beteiligten Nationen nach jetzigem Stand?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eignen Erkenntnisse vor, denn das Projekt ist zum jetzigen Stand noch nicht weiter konkretisiert.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

12. Ist, nach Kenntnis der Bundesregierung, die KfW oder eine andere Organisation in Deutschland an der Finanzierung des Projekts beteiligt?

Nach Kenntnis der Bundesregierung ist die KfW nicht an der Finanzierung des Projekts beteiligt. Zu der Frage, ob eine andere Organisation in Deutschland an der Finanzierung des Projekts beteiligt ist, liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

13. Werden etwaige aus Deutschland stammende Finanzierungshilfen, nach Kenntnis der Bundesregierung, wieder teilweise oder vollständig zurückgezahlt werden?

Zusagen finanzieller Art hat die Bundesregierung nicht getätigt.

14. Inwiefern ist das Bahnprojekt nach Meinung der Bundesregierung Teil der bzw. abgedeckt durch die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung (bitte nach Zielvorgaben bzw. Zielvorgabe der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung aufschlüsseln)?

Das transkontinentale Eisenbahnprojekt „Biozeanischer Integrations-Eisenbahnkorridor“ hat das Potential, zu Ziel 9 der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung beizutragen. Dieses fordert u. a. dazu auf, „eine widerstandsfähige Infrastruktur auf[zu]bauen“. Ob das Projekt die Kriterien nachhaltiger Entwicklung tatsächlich erfüllt, lässt sich angesichts des jetzigen Planungsstandes nicht beantworten.

15. In welchem Ausmaß trägt das Bahnprojekt, nach Kenntnis der Bundesregierung, zu einer Entwicklung bzw. Modernisierung Boliviens und weiterer beteiligter Staaten bei (bitte im Sinne des Nachhaltigkeitsmanagementkonzepts quantifizieren und bewerten)?

Eine Beantwortung der Frage setzt eine weitere Konkretisierung des Projekts voraus. Dies ist bisher nicht gegeben.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 und 14 verwiesen.

16. Hat, nach Kenntnis der Bundesregierung, die im September 2017 verkündete Fusion der Bahnsparte Siemens Mobility mit dem französischen Konzern Alstom einen Einfluss auf das Projekt in Lateinamerika (wenn ja, bitte begründen)?

Die Europäische Kommission hat die von Siemens angestrebte Übernahme von Alstom nach der EU-Fusionskontrollverordnung am 6. Februar 2019 untersagt.

17. Welches sind, nach Kenntnis der Bundesregierung, die Gründe für den bisherigen Misserfolg Chinas anlässlich dessen bisher fehlgeschlagenen Konkurrenzprojekts, und welche Lehren zieht die Bundesregierung daraus (www.welt.de/wirtschaft/article183739812/Trans-Amerika-Zug-Deutsche-beteiligen-sich-an-spektakulaerer-Bahnstrecke.html)?

18. Wie wertet die Bundesregierung den bisherigen Misserfolg Chinas im Rahmen dieses Projekts in Bezug auf die entwicklungspolitische Ausrichtung der Volksrepublik China, insbesondere was die Seidenstraßeninitiative betrifft (bitte begründen)?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

19. Welche sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe für das Engagement der Volksrepublik China beim transkontinentalen Bahnbau in Lateinamerika?

Zu den spezifischen Gründen für das chinesische Handeln liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

20. Inwiefern sieht die Bundesregierung ihr etwaiges Engagement in diesem Projekt als Einsatz in der Auseinandersetzung um geoökonomische Einflusssphären in Südamerika (www.dw.com/de/mega-zugprojekt-vom-pazifik-zum-atlantik/a-41816740)?

21. Wie wertet die Bundesregierung eine etwaige erfolgreiche deutsche Beteiligung an diesem Projekt vor dem Hintergrund des Konkurrenzkampfes zwischen europäischen und chinesischen Wettbewerbern in diesem Segment (bitte begründen; www.welt.de/wirtschaft/bilanz/article188019557/Siemens-und-Alstom-Am-Ende-profitieren-die-Chinesen-von-der-Bahntechnik-Fusion.html)?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Frage der Beteiligung deutscher Unternehmen, die sich für das Vorhaben „Biozeanische Eisenbahn“ interessieren, und ihrer politischen Begleitung durch die Bundesregierung wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 75 des Abgeordneten Uwe Kekeritz auf Bundestagsdrucksache 19/6212 verwiesen.

22. Welches sind die Kenntnisse und Wertung der Bundesregierung über Position und Einfluss der USA hinsichtlich dieses Projekts?

Die Bundesregierung verfügt hierzu über keine eigenen Erkenntnisse.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333